



Der Brand der „Patria“.

Nachdem die Besatzung des Dampfers „Patria“ am Freitag Nachmittag durch den Dampfer „Athesia“ nach Hamburg gebracht war, trafen um Witternacht auch die Passagiere des dem Feuer zum Opfer gefallenen Schiffes an Bord des Schnell dampfers „Kaiser Friedrich“ auf der Rhede von Cuxhaven ein. Am Sonnabend früh sieben Uhr wurden sie in Gemeinschaft mit den Kajütenpassagieren des Schnell dampfers durch den Rhededampfer „Blankese“ an der Hafenhalle in Cuxhaven gelandet, wo ein langer Sonderzug, mit zwei Lokomotiven bespannt, für die Weiterbeförderung der Reisenden bereit stand. In den Warteräumen der Halle entwickelte sich, so schreibt man aus Cuxhaven, wie immer an Schnell dampfertagen, das an großstädtische Bahnhöfe gemahnende Leben und Treiben, das in einem so auffälligen Kontrast zu dem Kleinstadtdyll des stillen Cuxhaven steht. Diesmal erhöhte aber doch der Umstand das Interesse ganz besonders, daß die „Patria“-Passagiere sich in dem Gewimmel befanden. Wenn man glaubte, sie an irgend einem Mangel von Bekleidung zu erkennen (bekanntlich hatten Viele in nothdürftigster Kleidung von Bord müssen), so war man im Irrthum; sie waren mit allem Nöthigen auf Kosten der Amerika-Linie in England neu ausgerüstet und unterschieden sich von den mit dem Schnell dampfer gekommenen Reisenden durchaus nicht. Indessen gelang es dem Beobachter doch, einige Passagiere der „Patria“ ausfindig zu machen, die ergreifende Einzelheiten, die sich nach dem Ausbruch des Feuers an Bord der „Patria“ zugetragen hatten, erzählten. Die Haltung der braven deutschen Seeleute bezeichnete ein Herr als wahrhaft bewundernswerth, sie führten mit Ruhe und Besonnenheit die zur Rettung der Passagiere nöthigen Maßregeln aus und schienen der eigenen Gefahr nicht im Mindesten zu achten. „So etwas giebt es nur in Deutschland: „Muth und Pflichtgefühl“, bemerkte u. A. der Erzähler. Wir lassen hier nun eine Schilderung eines Berichterstatters der Hamburger Börsehalle folgen, welcher mit Erlaubniß der Direktion der Hamburg-Amerika-Linie sich an Bord des Dampfers „Athesia“ begab und die Offiziere der „Patria“ über den Unfall ihres Schiffes befragte. Der erste Offizier der „Patria“, Herr Brunswick — Herr Kapitän Frölich ist bekanntlich auf der „Hansa“ zu dem brennenden Schiff zurückgekehrt —, gab folgende durch die Ausführungen des Herrn Kapitän Bos von der „Athesia“ ergänzte Schilderung:

Die „Patria“ hat am 4. November mit voller Ladung, der Post und 45 Kajüten, 92 Zwischendeckspassagieren den Hafen von New-York verlassen. Die Mannschaft des Schiffes bestand aus insgesammt etwa 120 Köpfen. Die Reise über den Atlantischen Ocean verlief bei verhältnismäßig gutem und ruhigem Wetter ohne irgend welchen Zwischenfall und auch im Englischen Kanal hatte die „Patria“ schönes Wetter. Am 15. November, Morgens 5 Minuten vor 3 Uhr, passirte die „Patria“ Dover und dampfte in die Nordsee hinein. Etwa eine halbe Stunde später, um 3½ Uhr, meldete der erste Maschinist, Herr Büßing, dem auf Wache befindlichen ersten Offizier, Herrn Brunswick, daß sich in der Maschine ein brennlicher Geruch bemerkbar mache. Der erste Offizier machte sofort Herrn Kapitän Frölich Meldung von dem Brandgeruch, nachdem er sich selbst von der Richtigkeit der Wahrnehmungen des Maschinisten Personals überzeugt hatte. Auf Anordnung des Kapitän begab sich der erste Offizier sowie der erste Maschinist sogleich auf die Suche nach dem Herd des Feuers. Sie nahmen hierzu den Schiffszimmermann sowie einige

Matrosen und Heizer mit. Nach etwa zweistündigem Suchen, an dem sich Kapitän Frölich zeitweise auch persönlich theiligte, entdeckte man im Hauptdeck des Raumes Nr. 5 eine starke Rauchbildung. Der Raum wird als „Kessel-Kompartement“ bezeichnet. Da zu diesem allem Anscheine nach brennenden Raum absolut kein Zugang vorhanden war, so mußte man, um sich dem Herde des Feuers nähern zu können, eine eiserne Thür durchschlagen, die vom Ascheeffektor nach dem Kesselkompartement führte. Durch die gewonnene Oeffnung legte man bereitgehaltene Schläuche und ließ Wasser gegen die Hinterwand des Raumes laufen, da nach den gemachten Wahrnehmungen und Berechnungen sich dort das in der Ladung zum Ausbruch gekommene Feuer befinden mußte. Nach einiger Zeit schien es, als ob die Rauchbildung sich vermindere; es war wenigstens kein weiteres Umsichgreifen des Feuers nach irgend einer Richtung zu bemerken. Man ließ aber die Dampf-pumpen weiter arbeiten und schleuderte fortgesetzt Wasserstrahlen in die Abtheilung 5 des Hauptdecks hinein.

Mittlerweile war es gegen 11 Uhr geworden, als plötzlich dem Kapitän die Meldung gemacht wurde, daß das ganze sogenannte „Ochsendeck“ in hellen Flammen stehe. Es ist das sich über die ganze Länge des Schiffes erstreckende ungetheilte Oberdeck über dem Hauptdeck. Unbegreiflich war es allen an Bord der „Patria“ befindlichen Leuten, wie sich das Feuer mit so gewaltiger Schnelligkeit über das ganze Deck hat verbreiten können. Noch fünf Minuten vorher war der erste Offizier in dem Raume gewesen und hatte die Arbeiten der dort aufgestellten Löschmannschaft überwacht und Umschau gehalten, ob das Feuer auch vielleicht über dem Hauptdeck Nr. 5 nach anderen Räumen des Schiffes überspränge. Mit Ausnahme von ganz geringem Qualm, der unter den obwaltenden Verhältnissen als ganz natürlich angesehen werden mußte, hatte Herr Brunswick absolut Nichts im Ochsendeck wahrnehmen können. Ueber der brennenden Ladung des Hauptdeckraums Nr. 5 befand sich im Ochsendeck eine gemischte Ladung getrocknet aus Wachs, Klebersaat, Taback, Beizenreis, Malz, getrocknete Früchte u. A. m. Allem Anscheine nach hat sich die Gluth aber im Hauptdeck in Brand gerathenen Kaufmannsgüter nach oben hin verbreitet, ist durch das Oberdeck gelangt und hat die vorbezeichneten im Oberdeck oder Ochsendeck gelagerten Güter entzündet.

Im vorderen Theile des Ochsendecks waren 11 Pferde untergebracht. Ein Glück für die Thiere und auch für die Feuerlöschmannschaften der „Patria“ war es, daß die Pferde durch den intensiven Rauch und Qualm sogleich betäubt worden sind. Die Thiere haben so wenigstens nicht die Arbeiten zur Rettung der Passagiere gehindert. Die Pferde waren für die Hoppferhändler W. Schlesinger u. Co., Besitzer des Neuen Wiener Tatterjalls, bestimmt. Es handelt sich um elf Stück Vollblut-Amerikaner, welche die Firma in Amerika angekauft hatte. Unter den zu Grunde gegangenen Pferden befinden sich, wie die „N. Fr. Pr.“ erfährt, neun zumeist erstklassige Rennpferde, namentlich zwei prachtvolle, auch in Amerika stark favorisirte Taraberhengste, Aristokrat und Sparte Rex, ferner ein Saugfohlen, ein Vollbruder des bekannten Traberhengstes Deck Miller und die Mutter Deck Miller's, die zwölfjährige Escabade. Die werthvollen Pferde waren nur gegen Unter-gang des Schiffes versichert, da die amerikanischen Versicherungs-gesellschaften Versicherungen gegen Feuersgefahr gar nicht oder nur mit außerordentlich hohen Prämien entgegennehmen.

Als dem Kapitän Fröhlich dieser elementare Ausbruch des Feuers gemeldet wurde, gab er sogleich Ordre, daß die Hälfte der Mannschaft die Rettungsböte zu Wasser lasse und die Passagiere in Sicherheit bringe, während die andere Hälfte der Mannschaft weiter das Feuer zu bekämpfen sich bemühte. In weniger als fünf Minuten waren sämtliche Rettungsböte herabgelassen und klar zum Aufnehmen der Passagiere. Wie ruhig und sicher diese Bootsmanöver ausgeführt worden sind, haben die geretteten Passagiere der „Patria“ rühmend erzählt. Die Disziplin war tadellos, vom Kapitän bis zum Kohlentimmer und jüngsten Steward hinunter hat sich ein Jeder so kaltblütig benommen, als ob es sich nur um ein Manöver im sicheren Hafen handle. Die Passagiere wurden aufgefordert, schleunigst die Böte zu besteigen; sie mußten durch die Schiffsöffiziere zur Eile angefeuert werden, weil sie sich bei der Ruhe der Kommandos und der sie ausführenden Mannschaft nicht denken konnten, daß die Gefahr für sie so groß sei, daß sie die „Patria“ so rasch verlassen mußten. Das Feuer griff aber so schnell um sich, daß die Passagiere nur mitnehmen konnten, was sie am Leibe trugen.

Nach zehn Minuten, nachdem das Feuer im Dschendek gemeldet worden war, befanden sich sämtliche Passagiere in den Böten. Da die „Patria“ sich zu dieser Zeit etwa fünfzehn Seemeilen nördlich vom North Hinder Feuereschiff befand, so kamen in dieser vom Seeschiffsverkehr sehr belebten Gegend rasch mehrere englische Fischerfahrzeuge herbei, die Hilfe anboten. Einige Passagiere begaben sich auch aus den Rettungsböten an Bord der Smacks, weil sie glaubten, dort sicherer zu sein. Als aber der russische Dampfer „Ceres“ auf die „Patria“ zuhielt, um aus den Rettungsböten Passagiere aufzunehmen, gingen auch die auf die Fischerfahrzeuge gebürteten Passagiere mit Hilfe der Rettungsböte an Bord der „Ceres“. Vom Kapitän Fröhlich wurde die zur Rettung der Mannschaft der „Patria“ angebotene Hilfe dankend abgelehnt. Auch vom Bord der „Ceres“ ist ein Boot zu Wasser gelassen und nach der „Patria“ gesandt worden, um Hilfe anzubieten. Kapitän Fröhlich hat aber nur, die „Ceres“ möge die Passagiere in Sicherheit bringen, worauf das Boot der „Ceres“ wieder an Bord dieses Schiffes genommen wurde. Als die Rettungsböte der „Patria“ die sämtlichen Passagiere an Bord der „Ceres“ ohne Unfall abgeliefert hatten, kehrten sie nach der „Patria“ zurück.

Es hatte sich mittlerweile der bis dahin nur leichte östliche Wind zu einer kräftigen Brise herausgebildet und die vordem verhältnismäßig ruhige See wurde lebhaft bewegt. Da die Rettungsböte aus dem oben angeführten Grunde nur schwach bemannt waren, konnten sie, da sie sich in Lee der „Patria“ befanden, also den Wind gegen sich hatten, das Schiff rudern nicht wieder erreichen. Als ein tüchtiges Seemannsstück ist es zu bezeichnen, daß einige der Rettungsböte Segel setzten und gegen den Wind aufzutreiben begannen. Aber auch dieses Manöver wäre wohl ohne Resultat gewesen und deshalb nahm man dankbar die Hilfe des herangekommenen, in Glasgow beheimatheten Dampfers „Aberty“ an, der die Böte ins Schlepptau nahm und nach der „Patria“ zurückbrachte.

Während dieser Zeit arbeiteten die an Bord der „Patria“ zurückgebliebenen Mannschaften mit wahrhaft übermenschlicher Anstrengung, um des Feuers Herr zu werden. Sie drangen immer aufs Neue in die von Qualm erfüllten, immer heißer werdenden Räume und athmeten so viel Rauch ein, daß viele noch am Sonnabend an heftigen Kopfschmerzen litten. Der Kapitän Fröhlich war überall. Bald hörte man seine ruhigen Befehle von der Kommandobrücke aus schallen, bald arbeitete er mitten im Feuer, die Mannschaften zu immer neuen Anstrengungen ermunternd. Von verschiedenen Seiten versuchte man, dem Feuer beizukommen. Es wurden in die Fußböden der oberhalb des Dschendeks liegenden Kajüten und Salons Löcher geschlagen, durch die man, obgleich sofort die hellen Flammen sich zeigten, zwei Wasserschläuche legte und Massen von Wasser in die Feuerlöcher pumpt. Ein weiterer Wasser Schlauch wurde von vorne, zwei Schläuche von hinten und zwei vom Promenadendeck aus in die Nähe des Feuermeeres gebracht. Es war aber Alles vergebens; das Feuer griff immer weiter um sich, die entsefelte Wuth des Elements ließ sich nicht mehr dämmen.

Ein sehr schlimmer Umstand kam noch hinzu: die Dampfmaschine wurde durch das Feuer außer Thätigkeit gesetzt. Sämtliche Verbindungen nach der Maschine und nach dem im Hinterstehenden Handfeuer waren durchgeglüht. Da so das Schiff manövrierunfähig geworden war, konnten die

Schiffsmaschinen nicht arbeiten und die „Patria“ trieb hilflos umher.

Trotz dieser wahrhaft verzweifelten Lage gingen die zurückgebliebenen Mannschaften der Rettungsböte sofort wieder an Bord der „Patria“ und beteiligten sich mit unbeflegbarem Mannesmuthe bis etwa 6 Uhr Abends fortgesetzt an den Bemühungen zur Bekämpfung des Feuers. Das Maschinenpersonal hat mit unvergleichlicher Brauour vor den Kesselfeuern ausgehalten und noch im letzten Augenblick, als spät Abends bereits von allen Seiten die Flammen in den Heizraum hineinschlügen und schon der Befehl des Kapitäns zum Verlassen des Schiffes ergangen war, rissen sie erst die Feuer unter den Kesseln heraus, um eine Explosion zu verhüten, falls Wasser in den Heizraum dringen und an die Kessel gelangen sollte.

Ueber den weiteren Verlauf der Sache theilte Herr Kapitän Voß, der Führer der „Atheia“, Folgendes mit: Die „Atheia“, die am 2. November von Philadelphia abgegangen war, passirte am 15. Nachmittags 2 Uhr 40 Minuten, das North Hinder Feuereschiff in einer Entfernung von etwa sieben Seemeilen bei dieser Luft. Wir sichteten ein Schiff, das anscheinend Nothsignale gesetzt hatte. Als wir um 3 Uhr 40 Minuten längsseit des Schiffes gekommen waren, erkannten wir die Signale: „Patria“. „Wollen Sie mich schleppen?“ Auf die von der „Atheia“ gegebene zustimmende Antwort wurde von der „Patria“ eine Leine und durch diese eine etwa sechs Zoll dicke Stabtrasse nach der „Atheia“ ausgebracht. Um 4 Uhr 50 Minuten war diese Trasse auf beiden Schiffen befestigt. Kapitän Fröhlich rief von der „Patria“ nach der „Atheia“ hinüber: „Noch nicht anziehen! Es sieht sehr schlecht aus mit uns.“ Zu dieser Zeit stand bereits der ganze Mittschiffsaufbau der „Patria“, in dem sich die Passagierräume befanden, in hellen Flammen und die Kommunikation zwischen dem Vorder- und Hinterstehenden war vollständig abgebrochen. Auf dem Hinterstehenden befand sich Kapitän Fröhlich mit einem Theil der Mannschaft, auf dem Vorderstehenden der erste Offizier Brunswick mit dem Rest der Leute. Die Hitze an Bord der „Patria“ war schon so stark geworden, daß ein längeres Verweilen zur Unmöglichkeit wurde. Kapitän Fröhlich gab deshalb Ordre, daß sich die Mannschaft der „Patria“ in die nachgeschleppten Rettungsböte begeben und nach der „Atheia“ hinüberfahren solle. Als die gesammte Besatzung der „Patria“ sich an Bord der „Atheia“ befand, ließ Kapitän Voß sein Schiff ganz langsam andampfen, um die „Patria“ womöglich irgendwo auf Strand zu setzen. Er hatte dafür zunächst Blüffingen ins Auge gefaßt. Sehr bald aber zeigte sich, daß die „Patria“ nicht geschleppt werden konnte. Ihr Steuer lag, wie sich herausstellte, „hart rechts“ unbeweglich, und sie scheerte deshalb vollständig seitwärts aus. Die „Atheia“ mußte sich selbst wehren, daß sie nicht von dem brennenden Schiffe getroffen wurde. Als Kapitän Voß deshalb die Maschine der „Atheia“ ein wenig stärker, auf nicht ganz halbe Kraft, angeschlagen ließ, brach um 8 Uhr Abends die Schlepptrosse. Während der Nacht wäre es unmöglich gewesen, die Schlepptrosse wieder an der über und über brennenden und qualmenden „Patria“ zu befestigen. Der glühende Eisenbolz strahlte eine solche Hitze aus, daß es einem Menschen unmöglich war, sich ihm auf zehn Meter Entfernung zu nähern. An Bord der „Atheia“ waren wegen der gefährdrohenden Nähe der „Patria“ sämtliche Schläuche der Feuerlöschvorrichtung in Thätigkeit, um die Decks und Ausbauten des Schiffes immerfort naß zu halten und die von der „Patria“ auf die „Atheia“ fallenden Funken gleich zu erstickern. Die „Patria“ gemährte in der dunklen Nacht einen schaurig schönen Anblick. Das Schiff war oberhalb der Wasserlinie von vorn bis hinten glühend roth. Die runden Glasfenster waren von der Hitze geborsten, die Einschnitte geschmolzen; es war, als ob man durch das feurige Schiff hindurchsehen könnte.

Bei Tagesanbruch, am 16. November, begaben sich der erste Offizier der „Patria“, sowie der erste Offizier der „Atheia“, Herr Richard Puck, in ein Rettungsboot und stellten mit Hilfe einiger Matrosen die Schlepptrosse wieder her, indem sie das von der Back der „Patria“ herabhängende Ende wieder aufstiegen und eine von der „Atheia“ herabgegebene Trasse daran befestigten. Diese unter den schwersten Mühen bei der ersticken Hitze ausgeführte Arbeit hatte leider nur wenig Erfolg, denn kaum hatte die „Atheia“ nur ein wenig angezogen, als die Schlepptrosse wieder brach. Die Poller der „Patria“, an denen die Schlepptrosse befestigt war, hatten sich zur Nothgluth erhitzt und die Schlepptrosse verbrannt. Kapitän Voß und Kapitän

Fröhlich ließen nun gegen Mittag die Offiziere und Maschinenisten der „Athesia“ und der „Patria“, sowie einige Leute der Mannschaft beider Schiffe zu einem Schiffsrath zusammentreten, um über fernere Schritte zu berathen. Man war sich einig, daß die „Patria“ nicht mehr zu retten sei. Die kolossale Gluth, die ein Anbordgehen für den Augenblick ganz ausschloß, würde, so meinte man, wenigstens noch 24 bis 28 Stunden andauern. Deshalb war ein ferneres Verweilen bei der „Patria“ ganz aussichtslos.

Als der Schiffsrath diese Verhältnisse festgestellt hatte, dampfte die „Athesia“ der Elbe zu und überließ die „Patria“ ihrem Schicksal. Während der verfloßenen Nacht waren die beiden Schiffe durch den Wind etwas nach Westen und Süden vertrieben, sodaß die „Patria“ ungefähr in nördlicher Richtung vom North-Feuererschiff außerhalb des Sichtkreises verlassen worden ist.

Als die „Athesia“ auf ihrer Fahrt nach der Elbe am 17. November gegen 6¼ Uhr sich bei Borkum befand, kamen die von der Hamburg-Amerika-Linie zur Assistenz der „Patria“ ausgesandten Dampfer „Hansa“ und „Stade“ in Sicht. Kapitän Fröhlich begab sich sofort an Bord der „Hansa“ und fuhr nach der Unfallselle zurück, um sich von dem edelgütigen Schicksal seines Schiffes zu überzeugen und möglicherweise den Rest der „Patria“ zu bergen.

Die Mannschaft der „Patria“ hat bei ihrer unvergleichlichen Aufopferungsfreudigkeit absolut nichts von ihren Effekten gerettet als das, was sie auf dem Leibe trug. Und das ist bei den meisten der Leute sehr wenig.

Eine Londs-Depeche aus Dover vom 19. d. Mts. meldet: Der Dampfer „Patria“ ist jetzt zwischen Walmer und Deal gesunken. Es brennt nur noch vorn im Schiff. Hinter der Brücke ist kein Rauch mehr zu bemerken. Das Deck wird bei niedrigem Wasserstande theilweise trocken. Das Schiff ist total wrack und anscheinend gänzlich ausgebrannt. Die Inspektoren werden, sobald es möglich ist, sich an Bord begeben, um etwaige Bergungsaussichten festzustellen. Es sind Vorkehrungen getroffen, das Schiff zu leichtern.

(Nachdruck verboten.)

Ein Hospitium in Jena im Sommer 1849.

Von einem alten Hallenser Studenten.

Motto: — So gieb mir auch die Zeiten wieder/
Da ich noch selbst im Werden war.

Gieb ungebündigt jene Triebe,
Das tiefe schmerzenvolle Glück,
Des Hasses Kraft, die Kraft der Liebe,
Gieb meine Jugend mir zurück.“

Goethe, Faust 1. Theil.

Die heiße Junifonne brütete auf dem Marktplatze von Halle. Ein durchdringender Geruch, gemischt aus den Dämpfen von Mohrrüben, Kohlrabi, Zwiebeln und altem Käse, erfüllte die von Krankheitsstoffen ohnehin geschwängerten Lüste! Die Cholera, jene Geißel einer modernen Revolutionsperiode, hatte sich im Winter 1848—49 in den engen Straßen der Stadt eingebürgert und war dort, in der kalten Jahreszeit nur mild ankretend, durchgewintert. Als dann aber die Pfingstfeiertage sehr heiße Tage brachten, brach die Seuche in ihrer ganzen Furchtbarkeit los, so daß täglich fast 80 Menschen in der damals etwa 40 000 Einwohner zählenden Stadt dahingerafft wurden.

Ich hatte mit einem Korpsbruder St., einem ziemlich materiell gerichteten Medlenburger, die Hausmannsthürme bestiegen und mich dort oben, wohin „der Hauch der Grüste“ nicht dringen konnte, des herrlichen Blickes auf die Stadt und den von Menschen wie von Ameisen wimmelnden Markt erfreut. Als wir wieder herabstiegen und nun nach der gr. Ulrichstraße einbogen, sahen wir einen Haufen Menschen, der einen plötzlich an der Cholerastranke umstand. Zugleich erschienen aus der Seitenstraße einige der bekannten Krankenförde, in denen gewöhnlich die Cholerafranken transportirt wurden. Das Gesehene fiel uns einigermaßen auf die Nerven.

„Es wird in Halle immer ärger.“ — brach ich endlich das Stillschweigen, „man möchte beinahe daran denken, nach Hause zu reisen und dem ganzen Jammer den Rücken zu kehren. Collegia werden doch nicht besucht, theilweise gar nicht gelesen.

Was machen wir eigentlich hier?“ — „Du hast nicht Unrecht.“ — entgegnete mein Gefährte, „meine Heimath ist nur zu weit und die Reise dahin zu beschwerlich und kostspielig, sonst hätte ich auch bereits daran gedacht.

„Was meinst Du aber.“ — fuhr er fort, — „wenn wir eine gemeinschaftliche Spritzfahrt machten?“ —

„Ja, warum nicht, hast Du Geld?“ — „Das nicht, aber ich denke, Du hast aus den Pfingstfeiertagen, wo Du doch zu Hause warst, das Nöthige mitgebracht und kannst aushelfen. In vier Wochen ist mein Johanniswechsel fällig, dann lebe ich wieder in abundantia und kann es Dir zurückzahlen.“ — „Leider.“ — mußte ich ihm einwenden, — „habe ich gestern mehrere Rechnungen bezahlt, was eigentlich gar nicht so nothwendig war, nun beträgt mein ganzes Vermögen noch 7 Thaler.“

„Aber Menschenkind.“ rief Jener freudig aus, „das genügt ja vollständig, wir reisen nach einer Universitätsstadt und leben auf Fremdenpump.“ — „Bald gesagt, wohin wollen wir wohl reisen?“ In Leipzig bei den befreundeten Thüringern sind schon vor vier Wochen Leute von uns gewesenen, wir können sie doch nicht jetzt schon wieder heimjuchen?“ — „Wäre gar nicht so schlimm, sie haben unsern Besuch erwidert und würden uns gar nicht ungern sehen. Doch, — wenn Du dorthin keine Lust hast, so laß uns doch nach Jena gehen!“ — „In Jena haben wir keine Konnexionen. Du weißt doch, daß die dortigen Korps uns noch nicht anerkannt haben?“ — „Ach, das thut nichts, wir wollen schon Bekanntschaften machen und können vielleicht gerade dort, wo wir noch nicht bekannt sind, zum Besten des Korps wirken.“ — „Nun denn.“ sagte ich nachgebend, „so wollen wir dorthin fahren, wohin vom Bahnhofe der nächste Zug abgeht.“ —

Gesagt, gethan. Die Mappen, die wir unter den Armen hatten, wurden in einer bekannten Wirthschaft in der Leipzigerstraße abgegeben und von dort eine kurze Nachricht, daß wir verreist wären, nach unserer gemeinschaftlichen Wohnung in der Dachritz-Gasse und der unsern liegenden Korpsstube geschickt. Laß zu einer Reise außer Geld noch dieses und jenes Andere nothwendig sei, kam uns gar nicht in den Sinn. Als wir auf dem Bahnhofe ankamen, wurde soeben ein Zug nach Thüringen abgefertigt. „Also, — nach Jena!“ Aber nicht in einer Tour, heute nur bis Naumburg, morgen haben wir dann Zeit, die Rudelsburg zu besuchen und von dort über Camburg und Dornburg gemüthlich nach unserm Ziele zu bummeln!“

In Naumburg hatte ich einen Verwandten, der dort das Gymnasium besuchte. Er wurde aufgesucht und mußte uns — so gut es ging — beherbergen. Das Wetter begünstigte uns außerordentlich und der Besuch des Bürgergartens und der schönen Umgebungen der Stadt bereitete uns ein hohes Vergnügen, das durch den billigen Landwein, den man überall bekam, noch wesentlich gesteigert wurde. Wir fingen an, unsern Entschlusses, den trüben Eindrücken von Halle zu entfliehen, uns zu freuen.

Am folgenden heißen, aber thaufriichen Morgen wanderten wir über die Wiesen zwischen Naumburg und Almerich zunächst nach Schulpforta. Die alma mater wurde hinreichend besichtigt, einige uns bekannte Alumnen aber konnten wir, da Schulzeit war, nur ganz vorübergehend sprechen. Das Soolbad Rösen konnte uns nicht fesseln, wir wandten uns sofort der „Kasse“ zu und erliegen die Rudelsburg. Dort liebten wir uns von dem Burgwart „Samiel“ ein einfaches Mittagessen bereiten und stärkten uns durch einige Stübchen „Richtenhainer“, das uns schon einen gewissen Vorgesmack von Jena gab. Der Stoff gefiel meinem lieben Fremde so sehr, daß er mir auf jede Mahnung, doch nun ein Ende zu machen und aufzubrechen, kurz zur Antwort gab: „Aber, was willst Du denn? Das Bier ist ja gut.“ Da der eigenthümliche Zauber, den die Rudelsburg auf jeden Besucher ausübt, auch mich gefesselt hatte, ließ ich mich leicht beschwichtigen. Endlich, als die Sonne bereits anfang zu sinken, machte ich Ernst. Jena konnten wir heute schwerlich noch erreichen, in einem Gasthose zu nächtigen, wollte die Rücksicht auf unsere schmale Kasse nicht recht erlauben, — ich machte daher den Vorschlag, den mir bekannten Pastor in dem am Wege gelegenen Dorfe Abt-Löbnitz zu besuchen und um ein Nachtquartier zu ersuchen. Wir machten uns auf den Weg und erreichten das Dorf noch vor der beginnenden Dämmerung. Als wir aber an der Pfarre anklopfeten, erhielten wir den Bescheid, die Herrschaft sei nicht zu Hause, der Herr Pastor sei nach Camburg gegangen, wo er gewöhnlich auf dem Rathskeller einfahre. Also, — auf nach Camburg, dort den Pastor auf-

geflucht und mit ihm das halbe Stündchen wieder zurückgegangen, das sein Ort von der Stadt ablag! Doch auch diese Rechnung sollte nicht stimmen. Als wir in Camburg ankamen, hatte der Gesuchte den Rathskeller bereits verlassen und war auf einem andern Wege, wo er uns nicht begegnen konnte, nach Hause zurückgekehrt. Nun konnten wir doch unmöglich ihm nochmals nachlaufen, — also vorwärts, wir kommen, soweit wir kommen, und sollten wir die ganze Nacht hindurch laufen! Im Nothfalle nächtigen wir bei „Mutter Grün“ unter freiem Himmel!

(Fortsetzung folgt.)

Allerlei.

Verzensromane an Königschronen sind jetzt, wenn man an die beiden jüngsten Fälle im österreichischen Kaiserhause denkt, ebenso zeitgemäß wie die Erinnerung an frühere derartige Vorkommnisse. Ein interessanter Fall dieser Art kam in einem nordischen Königshause vor. Prinz Oskar von Schweden liebte die Hofdame Fräulein Ebba Munk und gedachte sich mit derselben zu verloben. König Oskar, der Vater des Prinzen, verweigerte jedoch seine Einwilligung zu diesem Bunde; Fräulein Munk mußte den Hof verlassen und Prinz Oskar als Kommandant eines Kriegsschiffes für längere Zeit in eine Art Verbannung gehen. Was der König damit erreichen wollte, erreichte er nicht; weder Zeit noch Entfernung vermochten die Herzen der Liebenden zu trennen. Da nahm sich die Königin Sophie der Verbannten an, sie zog Fräulein Munk wieder in ihre Nähe und erzeute sich an ihrem herrlichen Gesange. König Oskar, der bekanntlich ein begabter Dichter ist, hat auch mehrere Lieder in freireligiösen Inbalt gedichtet. In einem derselben kommt die folgende Strafrecht vor:

D Mensch, wenn noch in Deinem Sinn
Der höh'eren Liebe Flammen brennen,
Geh' heut' zu Deinem Kreuze hin,
Den treu'n Freund dort zu erkennen.
D heil'ges Fieb'n!
D Trost, so schön!

Schöpfung wird das Herz dann finden!

Es war Weihnachten. Auf einer Soiree der Königin wurde Fräulein Munk aufgefordert, dieses schöne Lied zu singen. Sie sang und brachte die mitgetheilte Strophe mit einer solchen Innigkeit und feinem Ausdruck zum Vortrag, daß alle Zuhörer tief ergriffen waren, und jedes Auge richtete sich auf den König, der während des Gesanges eingetreten war und sich in der Nähe des Instrumentes niedergelassen hatte. Den König ergriff eine mächtige Bewegung. Stumm und wie in Gedanken verloren lag er nach dem Gesange noch einige Zeit da, und im Salon herrschte eine Stille wie in einem Gotteshause um Mitternacht. Dann erhob sich der König, er nahm seinen Sohn Oskar bei der Hand, führte ihn zu Fräulein Munk hin und — legte ihre Hände in einander.

König Oskar von Schweden genießt den Ruhm, ein recht talentvoller Dichter zu sein. Weniger bekannt aber ist es, daß er sich auch mit nicht geringem Erfolg als Journalist bethätigt. Drei verschiedene Blätter in Stockholm zählen den König zu ihrem Mitarbeiter. Besonders zahlreich erscheinen die aus der Feder König Oskars stammenden Artikel, wenn die Regierung von irgend einer Zeitung angegriffen wird. Der Monarch versteht es, die Interessen seines Landes in glänzender Weise zu vertreten. Ein anderer vornehmer Zeitungsschreiber ist der Herzog von Manchester, der unlängst mit dem New-Yorker Journal, dem Eigenthum des bekannten Millionärs und Silberminenbesizers W. Hearst, in feste Verbindung getreten sein soll. Wie Jama behauptet, erhält der Herzog für Beiträge in Form von Blaudeereien über die Englische und besonders die Londoner Gesellschaft die gewiß nicht zu verachtende Summe von 1000 Doll. pro Woche. In der That, ein fürstliches Honorar!

Der berühmte Bandit Giovanni, der seit mehreren Jahren weite Landstriche auf Korsika unsicher machte, wurde am Freitag von den Wardenen von Santa-Lucia-di-Porto-Vecchio im Aron-diffement Sardinie niedergeschossen. Der gefürchtete Räuber hatte ein Alter von 40 Jahren erreicht. Seinen Zufluchtsort bildeten die Gesteade von San Giovanni, wo zahlreiche seiner Verwandten leben. Er stattete oft bei hellem lichten Tage den umliegenden Gemeinden Besuche ab, um wahre Abgaben von ihnen zu erheben. In dem ganzen Bezirke wagte kein Mensch ihm entgegenzutreten. Nicht weniger als sechs Mordthaten und achtzehn Mordversuche neben unzähligen Ueberfällen, Einbrüchen, Diebstählen, Schandungen u. s. sind ihm sicher nachgewiesen worden. Im Jahre 1887 war er bereits einmal festgenommen worden, hatte aber bei der Ueberführung nach dem Gefängnisse von Sardinie den ihm übermachenden Gendarmen zu entflüpfen vermocht. Nicht weniger als zwölf Haftbefehle waren gegen den ungreifbaren Räuber ausgesprochen worden.

Eine gründliche Blamage, welche den bekannten italienischen Phrenologen Professor Ferri, einen Antimus Lombroso, vor verammeltem Kolleg betroffen hat, berichten piemontesische Blätter. Der Professor hielt eine Vorlesung, der außer vielen Studenten auch einige 50 Hospitanten zuhörten. Als er bedauerte, für seine phrenologischen Ausführungen leider kein geeignetes Subjekt, das heißt einen erklärten, gewerbsmäßigen Gefängnisinsassen zur Stelle zu haben, meldete sich plötzlich freiwillig ein elegant gekleideter Herr mit der Bemerkung, er habe 20 Jahre im Gefängnisse zugebracht und stelle sich gern zur Verfügung! Glückstrahlend führte ihn Ferri ans Rathbeder, während sich alle Blicke fragend auf diesen sonderbaren Delinquenten richteten. Sofort dozirete Ferri an seinen abtretenden Ohren, den harten, etwas struppigen Haar, der eigenthümlichen Kopf- und Stirnbildung, und anderen angeblichen untrüglichen phrenologischen Symptomen, daß man es hier wirklich mit einem uomo delinquente erster Ordnung zu thun habe, den der Kaiser freilich kaum als solchen erkennen würde, welcher aber unter dem bewährten Blick des Fachgelehrten sogleich als das erkannt wird, was er in Wahrheit ist! Um seine brillant vorgetragene Theorie gebührend zu krönen, fragte er sein Modell zuletzt noch kurz, weswegen er eigentlich 20 Jahre lang hinter Schloß und Riegel in Bagno gefesselt habe, worauf er unter dem stürmischen Gelächter aller Anwesenden und dem wüthenden Geächze seiner Studenten die verbindliche Erwiderung erhielt: „Ich bin . . . Zuchthausdirektor . . . Sie besprechen!“ — Herr Ferri wird seitdem in den italienischen Witzblättern böse mitgenommen.

Eine merkwürdige Flucht. Eine belgische Tageszeitung erzählt ihren Lesern die amulanten Einzelheiten der abenteuerlichen Flucht eines der gegenwärtig vor den französischen Obererichtshöfen geforderten, aber nicht erscheinenden Verführer M. Georges Thiebaud gab seine Erlebnisse bei einem Diner zum Besten, das er dieser Tage mit mehreren seiner royalistisch gesinnten Freunde, denen es gleich ihm gelungen ist, die belgische Grenze zwischen sich und den gestrengen Senatsrichter M. Bérengeur zu legen, im Hotel Mengelle in Brüssel einnahm. In diesem Hotel fand vor zehn Jahren das Rendezvous der Boulangisten statt. Doch zur Sache. Am dem Morgen, als M. Thiebaud verhaftet werden sollte, lag er noch ahnungslos in tiefem Schlummer. Ein plötzliches heftiges Läuten an seiner Thürlocke und der laute Ruf: „Im Namen des Geistes“ schreckten ihn aus süßen Träumen. Mit einem Satz sprang Thiebaud aus dem Bett, Notizbuch, Uhr und Geld in seine Taschen stopfend, stürmte er nach der Küche seiner im letzten Stock am Quai Voltaire belegenen Wohnung. Und während die Polizei ungeduldig gegen die Bordierthür polterte, öffnete der Mächtling das Küchenfenster und kletterte vor dort aus auf das Dach. Glücklicherweise gelang es ihm, hielt er Umschau nach einem geeigneten vorläufigen Versteck. Er fand ein solches in einem geräumigen altmodischen Schornstein, dessen Innenfläche einen breiten, wenige Fuß unterhalb des oberen Randes angebrachten Sims aufwies. Hier streckte er sich der Länge nach aus und erwartete die weitere Entwicklung der Dinge. Der Schreck und die Aufregung waren für einen Mann in seinen Jahren und von seinen Gewohnheiten doch etwas zu viel gewesen. Er fühlte sich vollständig ermatet und nachdem er länger als eine Viertelstunde der Morgenfrühl ausgeglichen gewesen war, erwachte in seinem Körper jenes Fieber, das er aus Afrika mitgebracht hatte. Der Anfall wurde so schlimm, daß er die Befinnung verlor, und wie er nachher erkannte, waren drei Stunden vergangen, seitdem er sich in die wenig angenehme und sogar höchst gefährliche Situation begeben hatte. Als er erwachte, nahm er wieder seinen ganzen Muth zusammen. Vorsichtig verließ er seine ruhige Lagerstätte und rekonoszirte. Nabebei bemerkte er mit großer Befriedigung ein offenes Oberlichtfenster in dem Dach des Nebenbaues. Dieses Haus aber war die Druckerei des „Journal officiel“, des französischen Staatsanzeigers. Doch was that das. Während eines Sturmes ist jeder Hafen willkommen. So ließ sich denn M. Thiebaud, das berühmte Mitglied der „Ligue de la Patrie Française“ lautlos wie ein Einbrecher durch das Deckfenster klettern und im nächsten Moment befand er sich in einem geräumigen Bodensaal, an dessen Wänden entlang die alten Nummern des „Officiel“ in riesigen Ballen aufgestapelt lagen. Von unten tönte Stimmen- gewir und das dumpfe Getöse der Druckmaschinen herauf. Um die Mittagszeit verstummte das Geräusch und nun war der Moment zu weiterem Handeln gekommen. Unter jedem Arm ein Bündel Zeitungen schritt Thiebaud durch die mit altem Gerümpel angefüllten Bodenkammern und mückte sich dann mit der harmlosesten Miene von der Welt unter die Massen der auf den Treppen sich drängenden Seher, Maschinenleute und des anderen Personals. Unbehelligt gelangte er an der Loge des Concieres vorüber und war bald im Gemüth der Straßen verschwunden. Wenige Stunden später lag er wohlbehalten im Brüßler Schnellzuge.

Verantwortl. Redakteur: Dr. Walter Gensleben. — Druck und Verla von Otto Ziehe, (Valla. S.) Leipzigstr. 87.